

щих сельскохозяйственных ландшафтов как с качественной, так и с количественной точки зрения. Фактически, все чаще используются сельскохозяйственные угодья для различных целей – жилые, промышленные, третичные территории, с последующим истощением почв.

Таким образом в течение нескольких десятилетий данные процессы привели к неконтролируемому развитию городов и регионов, отчасти из-за провала государственной политики землеустройства, а также из-за личных интересов частных предприятий. Сегодня города и регионы представляют собой сложные и динамичные системы, и выбор вектора их развития, который необходимо принять для обеспечения благосостояния граждан и удовлетворения потребностей общества, зависит от наличия ресурсов, активов и финансовой стабильности компаний.

Первоочередная задача при формировании стратегии устойчивого развития городов и регионов заключается в предоставлении товаров и услуг, а также оборудования, управлении потоками миграции для решения проблемы изменения климата, обеспечении занятости и сокращения масштабов нищеты. Таким образом, участие жителей является возможностью улучшить каче-

ственные аспекты при реализации стратегии долгосрочного развития, ориентированной на их реальные потребности населения. Это в свою очередь будет способствовать повышению эффективности при реализации данной концепции и обеспечивать доверие населения к выбранному вектору развития.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Белоусов К. Ю. Современный этап эволюции концепции устойчивого развития и формирование парадигмы корпоративной устойчивости // Проблемы современной экономики – СПб., 2013, N1 (45).- стр. 47-50
2. «Наше общее будущее»: Доклад Международной комиссии по окружающей среде и развитию (МКОСР): Пер. с англ./Под ред. и с послесл. С. А. Евтеева и Р. А. Перелета-М.:Прогресс, 1989
3. Методы обоснования программ устойчивого развития сельских территорий: моногр. / под ред. В. И. Фролова; СПб. гос. архит.-строит. ун-т. – СПб., 2011. – 464 с.
4. Liam Magee, Paul James, Andy Scerri, 'Measuring Social Sustainability: A Community-Centred Approach', Applied Research in the Quality of Life, vol. 7, no. 3., 2012, pp. 239–61.
5. Slaper, Timothy F. and Hall, Tanya J. (2011). «The Triple Bottom Line: What Is It and How Does It Work?» Indiana Business Review. Spring 2011, Volume 86, No. 1.

УДК 332.1:656

**Пушкар Т.А.**

*кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри економіки підприємств  
міського господарства  
Харківського національного університету міського господарства  
імені О.М. Бекетова*

**Козін О.Є.**

*аспірант кафедри економіки підприємств  
міського господарства  
Харківського національного університету міського господарства  
імені О.М. Бекетова*

## РЕГІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ

Стаття присвячена визначенню регіональних аспектів функціонування автотранспортних комплексів регіонів. Розглянуто розвиток автотранспортних перевезень у регіонах України. Для визначення ефективності функціонування регіональних автотранспортного комплексу запропоновано показник ефективного пробігу вантажних автомобілів і автобусів у регіонах.

**Ключові слова:** регіон, автомобільний транспорт, дорожньо-транспортна інфраструктура, автотранспортний комплекс, коефіцієнт ефективного пробігу.

### Пушкар Т.А., Козин А.Е. РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Статья посвящена определению региональных аспектов функционирования автотранспортных комплексов регионов. Рассмотрено развитие автотранспортных перевозок в регионах Украины. Для определения эффективности функционирования региональных автотранспортного комплекса предложено показатель эффективного пробега грузовых автомобилей и автобусов в регионах.

**Ключевые слова:** регион, автомобильный транспорт, дорожно-транспортная инфраструктура, автотранспортный комплекс, коэффициент эффективного пробега.

### Pushkar T.A., Kozin A.E. REGIONAL ASPECTS OF DEVELOPMENT OF MOTOR TRANSPORT COMPLEXES

The article is devoted to the definition of regional aspects of motor complexes of the regions. We considered the development of road transport in the regions of Ukraine. It was offered rate effective mileage of trucks and buses in the region to determine the efficiency of the road transport sector in the region.

**Keywords:** region, road transport, road transport infrastructure, motor complex coefficient effectively run.

**Постановка проблеми.** Перенесення акцентів макроекономічного розвитку у регіони, підвищення їх значення у вирішенні питань формування сучасної інфраструктури і забезпеченні регіональних, між-регіональних і міжнародних транспортних зв'язків

зумовлюють актуальність формування сучасних підходів до функціонування автотранспортних комплексів як відносно самостійних регіональних систем. Складність даних процесів полягає в урахуванні національних і регіональних інтересів у транспорт-

ній сфері, централізації функцій створення й утримання дорожньої інфраструктури, відсутності конкурентних відносин у сфері дорожнього господарства, проблемні питання нормативно-правової бази впровадження дієвих національних і регіональних програм оновлення рухомого складу.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання функціонування автотранспортних комплексів охоплює широке коло проблем: від формування ефективної нормативно-правової бази до впливу євроінтеграційних процесів на ефективність їх діяльності та визначення макроекономічної ефективності автотранспорту. Значний внесок у визначення пріоритетних напрямків державного управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу, модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури внесли наукові доробки І. Садловської, Н. Кудрицької, В. Брагинського [1-3, 6]. Питанням місця і значення транспортно-дорожнього комплексу в євроінтеграційних процесах країни присвячені наукові праці Ю. Пащенко, О. Никифорчука [4]. Регіональні особливості функціонування транспортних комплексів знайшли своє відображення у наукових працях Г. Жовтяк, Т. Пушкар, К. Андрющенко [5, 7].

**Постановка завдання.** Автотранспортний комплекс регіону, який виступає невід'ємною частиною транспортного комплексу країни, інтегровано в усі макроекономічні процеси в національній економіці. Водночас, значна кількість питання його результативного функціонування, спрямована на обслуговування регіональних господарських процесів і забезпечення соціальних потреб регіону. Саме тому, актуальним лишаються питання визначення напрямків розвитку та розробка підходів до оцінки ефективності функціонування автотранспортних комплексів у довгостроковій перспективі.

**Виклад основного матеріалу.** Реалії часу привнесли значні зміни у розподіл транспортних перевезень в Україні: значне скорочення залізничних перевезень, у першу чергу у напрямку АРК і частини Луганської та Донецької області, розрив сформованої системи залізничних перевезень, нерозвиненість системи перевезень водними шляхами, насамперед у розрізі пасажирських перевезень, підвищують значення у забезпеченні та обсяги перевезень автомобільного транспорту в країні.

Протягом останніх десяти років зростає частка автомобільного транспорту у обсягах перевезення вантажів: у 2010-2015 рр. питома вага автомобільного транспорту майже 2,3 рази перевищувала частку усього іншого транспорту у перевезенні вантажів (рис. 1).

Значною залишається частка автомобільного транспорту у відправленні пасажирів. Її скорочення відбувається в основному за рахунок скорочення відправлення пасажирів у міському сполученні, в якому зростає вага тролейбусного і трамвайного транспорту, чому сприяє те, що на фоні вартості пасажирських перевезень автотранспортом у міському сполученні, перевезення даними видами транспорту є значно дешевшими і забезпечують значну кількість перевезення пільгового контингенту (рис. 2).

Найбільша частка перевезення вантажів автомобільним транспортом за регіонами припадає на Дніпропетровську область (протягом останніх років частка автоперевезень вантажів даної області складала від 27, % до 32% у загальному обсязі перевезення вантажів у країні). Значна частка вантажних перевезень серед регіонів України припадає на Полтавську область. Протягом останніх п'яти років саме

ці дві області утримували лідерські позиції за обсягами вантажних автомобільних перевезень (табл. 1). Значної у 2011-2013 рр. була частка у структурі вантажних перевезень Донецької області, яка значно скоротилася у 2014-2015 рр., насамперед за рахунок того, що у 2011-2015 рр. показник не враховує частини території області, а також соціально-політичній ситуації у регіоні, що призвело до розриву автотранспортних зв'язків.



Рис. 1. Частка автомобільного транспорту у структурі перевезення вантажів у країні, %

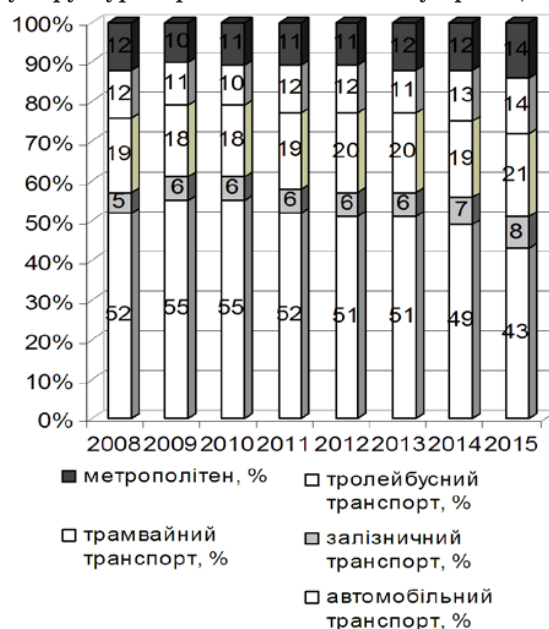


Рис. 2. Частка видів транспорту у відправленні пасажирів, %

Окрім соціально-політичної ситуації у країні на такий розподіл перевезень обсягів вантажів значно впливає наявність транспортних вузлів інших видів транспорту (зокрема, залізничного), а також розвиненість транзитних транспортних шляхів. Прикладом, можуть виступати Харківська область із значним залізничним вузлом і вагомим транзитним

потенціалом саме залізничного транспорту і Одеська область із розвиненим водним транспортним вузлом.

Таблиця 1  
Розподіл перевезень вантажів за регіонами  
(розраховано автором на основі даних [8 – 10])

регіон	Частка регіону у перевезенні вантажів, %				
	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	1,5	1,3	1,4	-	-
Вінницька	2,7	2,8	2,6	2,9	2,9
Волинська	0,9	0,9	0,8	0,9	1,0
Дніпропетровська	28,4	27,4	29,8	32,0	29,4
Донецька	13,3	13,8	13,3	6,0	7,5
Житомирська	3,6	3,7	3,6	4,2	5,1
Закарпатська	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9
Запорізька	4,9	4,1	2,8	2,8	2,8
Івано-Франківська	0,7	0,8	0,7	0,9	1,4
Київська	3,4	3,5	3,0	3,3	4,0
Кіровоградська	2,7	2,4	2,7	4,0	4,3
Луганська	2,1	2,0	2,3	2,4	2,7
Львівська	1,8	1,9	1,7	1,8	2,0
Миколаївська	1,7	1,6	1,6	1,7	1,9
Одеська	2,1	2,0	1,8	1,8	2,2
Полтавська	14,6	16,7	17,5	20,9	15,8
Рівненська	1,2	1,1	1,1	1,1	1,2
Сумська	0,9	0,9	0,9	1,1	1,1
Тернопільська	0,9	1,3	1,2	1,5	1,4
Харківська	2,3	2,4	2,3	2,6	2,8
Херсонська	1,2	1,0	1,0	1,0	1,1
Хмельницька	1,8	1,8	1,8	2,3	2,7
Черкаська	2,6	2,2	1,9	2,9	2,5
Чернівецька	0,6	0,5	0,4	0,4	0,5
Чернігівська	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

\* усі дані за 2014 та 2015 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [11, с. 3]

Таблиця 2  
Індекси перевезення вантажів (розраховано авторами на основі даних [8 – 10])

Регіон	Індекси перевезення вантажів (у відсотках до 2009 р)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	91,1	81,3	86,7	.*	.*
Вінницька	133,1	135,0	129,2	127,6	99,7
Волинська	118,6	120,6	107,2	104,1	105,0
Дніпропетровська	115,2	111,7	121,7	117,1	83,6
Донецька	126,3	132,4	127,6	51,6	51,4*
Житомирська	123,3	129,4	125,8	130,5	129,9
Закарпатська	93,4	83,5	78,5	73,6	76,5
Запорізька	179,7	149,4	102,0	91,3	43,9
Івано-Франківська	95,8	102,1	96,9	111,5	157,1
Київська	104,7	110,4	92,3	91,3	99,0
Кіровоградська	122,0	112,5	125,3	167,4	155,9
Луганська	106,5	100,0	116,2	108,9	112,3*
Львівська	124,0	130,7	119,6	116,8	105,6
Миколаївська	99,1	93,2	88,6	88,2	89,0
Одеська	97,7	94,7	85,3	78,9	84,4
Полтавська	130,0	149,3	157,0	152,2	113,6
Рівненська	85,5	79,7	77,9	70,9	91,2
Сумська	87,9	88,6	86,4	92,4	107,4

Тернопільська	90,6	125,0	121,9	135,2	143,8
Харківська	98,6	103,5	102,1	100,7	98,3
Херсонська	112,8	91,7	91,7	85,7	80,1
Хмельницька	107,1	109,0	110,0	123,3	129,0
Черкаська	127,0	106,9	93,1	124,7	103,7
Чернівецька	82,6	70,9	57,0	59,3	65,3
Чернігівська	110,0	107,5	105,8	97,5	83,1
м. Київ	106,3	100,5	92,7	97,9	97,4
м. Севастополь	80,7	90,9	79,5	.*	.*

\* усі дані за 2014 та 2015 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [11, с. 3]

Таблиця 3  
Індекси вантажообороту (розраховано авторами на основі даних [8 – 10])

Регіон	Індекси вантажообороту (у відсотках до 2009 р)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	101,09	95,42	116,02	*	*
Вінницька	131,08	140,08	147,82	143,57	107,70
Волинська	123,13	135,47	129,28	119,52	108,75
Дніпропетровська	116,79	114,72	114,48	116,57	101,52
Донецька	132,51	154,28	178,68	167,81	77,26*
Житомирська	143,50	141,57	135,87	132,91	97,74
Закарпатська	128,16	144,54	171,70	182,51	169,77
Запорізька	107,07	112,86	100,13	86,38	72,69
Івано-Франківська	128,87	129,74	112,85	123,63	102,04
Київська	121,47	116,46	98,99	91,97	82,56
Кіровоградська	102,21	97,92	109,22	184,43	160,54
Луганська	140,05	109,10	145,55	81,76	44,47*
Львівська	128,50	150,69	156,77	163,82	112,04
Миколаївська	147,64	114,33	89,48	90,70	91,05
Одеська	95,16	96,91	105,37	102,70	109,71
Полтавська	135,59	126,17	127,62	102,68	113,75
Рівненська	108,49	106,89	105,78	104,39	82,17
Сумська	112,61	120,06	118,95	111,87	97,19
Тернопільська	103,92	121,28	105,59	134,32	108,54
Харківська	102,08	108,39	108,45	85,94	84,05
Херсонська	129,55	136,37	132,97	143,32	111,41
Хмельницька	118,18	118,97	126,69	123,18	114,67
Черкаська	126,96	121,04	96,00	152,25	155,18
Чернівецька	126,52	132,20	135,32	123,27	100,82
Чернігівська	131,02	96,18	85,14	81,86	59,89
м. Київ	75,09	71,25	77,90	73,84	94,16
м. Севастополь	64,65	77,21	105,01	*	*

\* усі дані за 2014 та 2015 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [11, с. 3]

Розраховані автором індекси перевезення вантажів у регіонах свідчать, що, незважаючи на вагому частку у перевезенні вантажів Дніпропетровської області, у 2015 р. відбувається скорочення перевезення вантажів автотранспортом (табл. 2).

Зростання обсягів перевезення вантажів протягом останніх п'яти років простежується у Волинській, Житомирській, Івано-Франківській, Кіровоградській, Львівській, Полтавській, Тернопільській, Хмельницькій областях.

Поряд із зростанням перевезення вантажів у даних областях (Волинській, Івано-Франківській, Кіровоградській, Львівській, Полтавській, Тернопільській,

Хмельницькій) відбувається зростання обсягів вантажообороту (у відсотках до 2009 р.). Зазначимо, що у 2015 р. майже в усіх регіонах України відбулося скорочення вантажообороту автотранспорту (табл. 3).

Відповідно, у більшості регіонів України відбувається скорочення загального пробігу вантажного автомобільного транспорту (табл. 4).

Виключенням за даним показником у 2015 р. стали лише Вінницька, Харківська області та м. Київ, в яких, порівняно із попередніми роками, загальний пробіг вантажного автомобільного транспорту зростає.

У перевезенні пасажирів автомобільний транспорт був і лишається одним із основних. У міських перевезеннях конкуренцію йому складають тролейбусний, трамвайний транспорт, а у великих містах – метрополітен. У приміських, міжміських і міжобласних пасажирських перевезеннях незначну конкуренцію автотранспорту складає залізничний, але зростання цін на залізничні перевезення і вирівнювання вартості залізничних та автоперевезень за даними видами перевезення пасажирів, сприяють зростанню кількості як перевезення пасажирів автотранспортом, так зростанню його пасажирообороту. Але протягом 2011-2015 рр. майже в усіх регіонах України простежується незначне скорочення обсягів пасажирських перевезень (табл. 5).

Порівняно із 2009 р. лише в Івано-Франківській області відбувається зростання обсягів перевезення пасажирів (табл. 5). У Чернівецькій області перевезення пасажирів протягом останніх п'яти років також перевищували рівень 2009 р. В усіх інших

областях протягом 2011-2015 рр. обсяги перевезення пасажирів порівняно із 2009 р. значно скорочуються (табл. 6).

Найбільшу частку у перевезенні пасажирів за регіонами має також Дніпропетровська область (табл. 6). Значної є частка у перевезенні пасажирів автотранспортом Київської, Львівської, Одеської, Харківської областей (табл. 7).

Але, аналізуючи розподіл перевезень пасажирів автотранспортом за регіонами, слід відзначити, що перевезення пасажирів автотранспортом не мають таких вагомих лідерів, як у перевезенні вантажів. Частка більшості регіонів України у перевезенні пасажирів знаходиться у межах 1,5-2,8%.

Для стійкого функціонування автотранспортних комплексів регіонів важливими показниками є показники, що характеризують стан дорожньо-транспортної інфраструктури, зокрема наявність доріг із твердим покриттям (табл. 8).

Лише Полтавська область у 2015 р. має 100% частку доріг із твердим покриттям у загальній довжині доріг у регіоні. У таких регіонах як Дніпропетровська, Київська, Миколаївська, Херсонська, Хмельницька і Чернівецька області, даний показник наближається до 100%.

Співвіднесення будь-якого завантаженого пробігу автомобільного транспорту до загального пробігу характеризує макроекономічну ефективність роботи автотранспортного комплексу регіону в цілому. Для визначення макроекономічної ефективності роботи автотранспортних комплексів регіонів пропонується ввести такий показник як коефіцієнт ефективного пробігу:

Таблиця 4

Загальний пробіг вантажних автомобілей за регіонами

Регіон	Загальний пробіг, тис. км				
	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	195019,3	182865,0	165975,4	*	*
Вінницька	241571,0	235270,0	233168,9	207791,7	179522,0
Волинська	167393,6	165181,3	167393,8	163736,2	171657,9
Дніпропетровська	623612,5	606379,3	616589,5	560689,6	544375,4
Донецька	601650,8	589396,6	576689,1	767397,0	223767,4*
Житомирська	174880,0	174763,7	172414,4	168973,6	147124,3
Закарпатська	131126,5	139603,2	130988,9	126874,7	115315,7
Запорізька	267629,6	262127,3	241227,3	218446,6	198255,8
Івано-Франківська	173233,9	171246,8	162513,5	208327,9	190866,6
Київська	445759,7	483914,8	467484,4	343248,5	326681,3
Кіровоградська	153358,8	160561,5	157532,1	156192,0	152851,3
Луганська	257695,0	267045,1	269562,6	59062,5	78310,4*
Львівська	433864,7	425458,5	451690,5	451798,3	418320,6
Миколаївська	155116,7	158993,8	136859,5	129321,1	128080,6
Одеська	291563,5	296081,4	324170,8	283593,3	265660,8
Полтавська	344566,4	343333,3	333260,6	279172,5	256019,8
Рівненська	176449,1	1822588,4	169739,9	169985,3	162641,4
Сумська	154105,8	138577,1	132313,8	124401,9	108427,0
Тернопільська	162760,7	181816,1	167503,7	159936,4	146946,0
Харківська	371482,3	386915,9	364197,4	348432,8	374949,0
Херсонська	113865,6	123648,5	123655,3	113096,2	95607,9
Хмельницька	169259,9	176074,6	201073,7	219181,1	192404,9
Черкаська	219394,2	220205,2	208831,7	186765,3	169185,4
Чернівецька	85444,6	79248,2	77713,0	67264,3	64392,3
Чернігівська	166704,8	169181,3	163107,0	146973,0	133946,7
м. Київ	530099,3	525152,5	473395,3	440243,0	534837,0
м. Севастополь	19931,3	26705,2	24800,7	*	*

\* усі дані за 2014 та 2015 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [11, с. 3]



1. коефіцієнт ефективного пробігу автобусів в регіоні:

$$K_{efa} = Q_n / Q_3 \quad (1)$$

де  $K_{efa}$  – коефіцієнт ефективного пробігу автобусів у регіоні;

$Q_3$  – загальний пробіг автобусів у регіоні, тис. км;

$Q_n$  – пробіг автобусів з пасажирями у регіоні, тис. км.

2. коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілей:

$$K_{efva} = Q_6 / Q_{33} \quad (2)$$

де  $K_{efva}$  – коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілей у регіоні;

$Q_{33}$  – загальний пробіг вантажних автомобілей у регіоні, тис. км;

$Q_6$  – пробіг вантажних автомобілей з вантажем у регіоні, тис. км.

Таблиця 5

Перевезення пасажирів у регіонах, млн. осіб [8 – 10]

Регіон	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	132,0	105,3	121,0	*	*
Вінницька	98,3	97,2	90,9	88,4	87,8
Волинська	94,5	95,0	92,1	85,6	83,1
Дніпропетровська	332,7	313,9	316,5	264,9	163,2
Донецька	521,1	505,4	479,3	378,3	109,3*
Житомирська	71,5	70,1	70,1	70,9	70,8
Закарпатська	46,1	45,2	43,1	41,0	42,8
Запорізька	82,7	81,2	71,5	75,8	66,6
Івано-Франківська	73,0	84,1	82,9	85,3	80,0
Київська	149,9	129,7	113,7	116,6	102,0
Кіровоградська	98,7	86,0	67,0	47,7	48,5
Луганська	137,1	122,0	121,7	54,6	8,3*
Львівська	208,4	197,1	166,4	171,0	152,4
Миколаївська	131,7	131,6	129,6	120,8	83,2
Одеська	199,0	185,2	171,0	161,5	140,9
Полтавська	59,5	51,6	52,6	52,7	52,0
Рівненська	97,9	96,0	98,9	100,3	93,1
Сумська	79,1	67,5	68,3	66,7	64,4
Тернопільська	71,4	57,3	62,9	67,2	63,8
Харківська	126,2	137,2	129,6	128,4	124,6
Херсонська	70,2	72,4	79,0	72,9	63,9
Хмельницька	103,2	106,9	87,6	81,1	77,7
Черкаська	91,4	91,3	83,1	77,0	73,0
Чернівецька	40,5	41,4	43,1	42,5	39,3
Чернігівська	70,4	83,9	69,2	61,6	48,4

\* усі дані за 2014 та 2015 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [11, с. 3]

Таблиця 6

Індекси перевезення пасажирів (розраховано автором на основі даних [8 – 10])

Регіон	Індекси перевезення пасажирів (у відсотках до 2009 р)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	101,54	81,00	93,08	*	*
Вінницька	96,37	95,29	89,12	86,67	87,62
Волинська	100,75	101,28	98,19	91,26	88,78
Дніпропетровська	88,04	83,06	83,75	70,10	46,95

Донецька	97,66	94,72	89,82	70,90	20,44*
Житомирська	89,15	87,41	87,41	88,40	92,07
Закарпатська	80,88	79,30	75,61	71,93	85,77
Запорізька	102,22	100,37	88,38	93,70	80,24
Івано-Франківська	87,64	100,96	99,52	102,40	114,29
Київська	113,99	98,63	86,46	88,67	64,68
Кіровоградська	132,66	115,59	90,05	64,11	56,66
Луганська	52,71	46,91	46,79	20,99	5,09*
Львівська	95,64	90,45	76,37	78,48	71,42
Миколаївська	94,34	94,27	92,84	86,53	60,29
Одеська	92,64	86,22	79,61	75,19	72,59
Полтавська	64,19	55,66	56,74	56,85	70,18
Рівненська	106,88	104,80	107,97	109,50	99,04
Сумська	80,55	68,74	69,55	67,92	75,76
Тернопільська	92,49	74,22	81,48	87,05	84,39
Харківська	78,58	85,43	80,70	79,95	84,82
Херсонська	84,89	87,55	95,53	88,15	81,19
Хмельницька	87,09	90,21	73,92	68,44	66,35
Черкаська	103,98	103,87	94,54	87,60	78,83
Чернівецька	107,71	110,11	114,63	113,03	100,51
Чернігівська	80,83	96,33	79,45	70,72	56,28
м. Київ	82,87	77,56	84,88	83,54	84,42
м. Севастополь	119,15	101,70	109,36	*	*

\* усі дані за 2014 та 2015 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [11, с. 3]

Таблиця 7

Розподіл перевезень пасажирів за регіонами (розраховано авторами за даними [8 – 10])

Регіон	Частка регіону у перевезенні вантажів, %				
	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	4,14	3,45	4,16	*	*
Вінницька	3,08	3,18	3,12	3,52	3,91
Волинська	2,97	3,11	3,16	3,41	3,70
Дніпропетровська	10,44	10,28	10,87	10,54	7,27
Донецька	16,35	16,55	16,46	15,05	4,87*
Житомирська	2,24	2,29	2,41	2,82	3,16
Закарпатська	1,45	1,48	1,48	1,63	1,91
Запорізька	2,60	2,66	2,46	3,02	2,97
Івано-Франківська	2,29	2,75	2,85	3,39	3,57
Київська	4,70	4,25	3,91	4,64	4,55
Кіровоградська	3,10	2,82	2,30	1,90	2,16
Луганська	4,30	3,99	4,18	2,17	0,37*
Львівська	6,54	6,45	5,72	6,81	6,79
Миколаївська	4,13	4,31	4,45	4,81	3,71
Одеська	6,25	6,06	5,87	6,43	6,28
Полтавська	1,87	1,69	1,81	2,10	2,32
Рівненська	3,07	3,14	3,40	3,99	4,15
Сумська	2,48	2,21	2,35	2,65	2,87
Тернопільська	2,24	1,88	2,16	2,67	2,84
Харківська	3,96	4,49	4,45	5,11	5,55
Херсонська	2,20	2,37	2,71	2,90	2,85
Хмельницька	3,24	3,50	3,01	3,23	3,46
Черкаська	2,87	2,99	2,85	3,06	3,25
Чернівецька	1,27	1,36	1,48	1,69	1,75
Чернігівська	2,21	2,75	2,38	2,45	2,16

\* усі дані за 2014 та 2015 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [11, с. 3]

Таблиця 8  
Частка автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами

Region	Частка автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %				
	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	100,0	100,0	100,0	*	*
Вінницька	94,3	94,3	94,3	94,3	94,3
Волинська	92,9	93,1	93,6	93,6	93,6
Дніпропетровська	99,9	99,9	99,9	99,9	99,9
Донецька	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2*
Житомирська	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5
Закарпатська	99,7	99,7	99,7	99,7	99,7
Запорізька	97,8	97,8	97,7	97,7	97,6
Івано-Франківська	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Київська	99,8	99,8	99,8	99,8	99,8
Кіровоградська	98,4	98,4	98,5	98,5	98,5
Луганська	99,2	99,2	99,2	99,2	99,2*
Львівська	97,9	97,9	97,9	97,9	97,9
Миколаївська	99,7	99,7	99,7	99,7	99,7
Одеська	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3
Полтавська	99,9	99,9	99,9	99,9	100,0
Рівненська	98,6	98,6	98,6	98,6	98,6
Сумська	93,1	93,1	93,1	93,1	93,1
Тернопільська	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5
Харківська	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5
Херсонська	99,3	99,3	99,3	99,3	99,3
Хмельницька	99,3	99,3	99,3	99,3	99,3
Черкаська	97,2	97,2	97,2	97,2	97,2
Чернівецька	99,8	99,8	99,8	99,8	99,8
Чернігівська	93,7	93,7	93,7	93,7	93,7

\* усі дані за 2014 та 2015 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [11, с. 3]

\*\* дані стосовно м. Київ і м. Севастополь за показником Державним Комітетом статистики України не надаються

На основі даних про загальний пробіг вантажних автомобілів у регіоні, а також стосовно пробігу із вантажем, було розраховано коефіцієнт ефективного пробігу вантажного транспорту у регіонах у 2011-2015 рр. (табл. 9).

Таблиця 9  
Коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілів у регіоні (розраховано авторами за даними [8 – 10])

Region	Коефіцієнт ефективного пробігу вантажних автомобілів у регіоні				
	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	0,497	0,468	0,518	*	*
Вінницька	0,524	0,521	0,530	0,533	0,560
Волинська	0,500	0,506	0,517	0,550	0,564
Дніпропетровська	0,351	0,382	0,438	0,460	0,497
Донецька	0,283	0,291	0,343	0,172	0,390*
Житомирська	0,520	0,535	0,538	0,557	0,607
Закарпатська	0,639	0,667	0,642	0,669	0,716
Запорізька	0,569	0,559	0,552	0,586	0,602
Івано-Франківська	0,525	0,529	0,532	0,578	0,531
Київська	0,399	0,427	0,417	0,510	0,548
Кіровоградська	0,349	0,394	0,371	0,450	0,485

Луганська	0,332	0,353	0,380	0,438	0,270*
Львівська	0,507	0,550	0,588	0,631	0,618
Миколаївська	0,561	0,565	0,564	0,579	0,559
Одеська	0,560	0,572	0,578	0,617	0,620
Полтавська	0,579	0,568	0,585	0,576	0,580
Рівненська	0,439	0,041	0,431	0,439	0,448
Сумська	0,493	0,506	0,507	0,539	0,538
Тернопільська	0,475	0,482	0,493	0,540	0,530
Харківська	0,379	0,400	0,418	0,397	0,465
Херсонська	0,557	0,551	0,560	0,555	0,568
Хмельницька	0,544	0,563	0,572	0,604	0,596
Черкаська	0,475	0,502	0,498	0,506	0,490
Чернівецька	0,262	0,284	0,290	0,349	0,396
Чернігівська	0,323	0,344	0,345	0,373	0,382
м. Київ	0,567	0,528	0,591	0,658	0,544
м*. Севастополь	0,404	0,323	0,491	*	*

\* усі дані за 2014 та 2015 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [11, с. 3]

Найвищі показники ефективності пробігу вантажних автомобілів мають Житомирська, Закарпатська, Львівська та Одеська області, найменші – Чернівецька та Чернігівська області.

На основі даних про загальний пробіг автобусів у регіоні, а також стосовно пробігу із автобусів із пасажирами, було розраховано коефіцієнт ефективного пробігу автобусів у регіонах у 2011-2015 рр. (табл. 10).

Таблиця 10  
Коефіцієнт ефективного пробігу автобусів у регіоні (розраховано авторами за даними [8 – 10])

Region	Коефіцієнт ефективного пробігу автобусів у регіоні				
	2011	2012	2013	2014	2015
Автономна республіка Крим	0,700	0,419	0,697	*	*
Вінницька	0,721	0,161	0,725	0,675	0,745
Волинська	0,667	0,226	0,736	0,792	0,670
Дніпропетровська	0,496	0,141	0,557	0,627	0,650
Донецька	0,629	0,279	0,626	0,664	0,328*
Житомирська	0,621	0,170	0,674	0,694	0,738
Закарпатська	0,618	0,132	0,623	0,470	0,645
Запорізька	0,619	0,258	0,621	0,754	0,807
Івано-Франківська	0,649	0,138	0,650	0,687	0,731
Київська	0,652	0,293	0,815	0,415	0,745
Кіровоградська	0,679	0,222	0,664	0,577	0,617
Луганська	0,586	0,293	0,585	0,386	0,491*
Львівська	0,822	0,528	0,839	0,823	0,795
Миколаївська	0,393	0,094	0,492	0,525	0,480
Одеська	0,790	0,521	0,820	0,807	0,815
Полтавська	0,390	0,114	0,484	0,566	0,524
Рівненська	0,651	0,010	0,680	0,715	0,670
Сумська	0,391	0,214	0,651	0,643	0,604
Тернопільська	0,786	0,122	0,837	0,845	0,827
Харківська	0,583	0,239	0,637	0,564	0,590
Херсонська	0,830	0,594	0,819	0,764	0,854
Хмельницька	0,521	0,092	0,570	0,888	0,890
Черкаська	0,735	0,300	0,711	0,755	0,752
Чернівецька	0,749	0,268	0,739	0,751	0,800
Чернігівська	0,633	0,197	0,688	0,758	0,746
м. Київ	0,932	0,645	0,929	0,847	0,821
м. Севастополь	0,796	0,680	0,897	*	*

Найвищі показники ефективності пробігу автобусів мають Запорізька, Львівська, Одеська, Тернопільська, Херсонська, Хмельницька, Чернівецька області та м. Київ, найменші – Чернівецька та Чернігівська області.

Зазначимо, що на думку авторів, на значення даного показника впливають щільність дорожньо-транспортної інфраструктури, ефективність планування маршрутів на автотранспортних підприємствах, а також стан дорожньо-транспортної інфраструктури, який багато у чому зумовлює маршрути руху автотранспорту. Досить часто, спроби оминати ділянки із неякісним дорожнім покриттям, планування маршрутів у регіоні в обхід доріг із незадовільним станом, підвищують загальний пробіг автотранспорту у регіоні, знижуючи його ефективність пробігу.

**Висновки з проведеного дослідження.** Значення автотранспортного комплексу регіону як складової транспортного комплексу країни і найважливішою складовою регіональних господарських комплексів постійно зростає. Необхідність розробки дієвих програм забезпечення дорожньо-транспортної інфраструктури на регіональному рівні, зростання результативності використання транспортного потенціалу регіону, потребує чіткого визначення показників, за допомогою яких можливо провести оцінку змін у функціонуванні регіональних автотранспортних комплексів. Одними із таких показників можуть виступати коефіцієнти ефективного пробігу вантажного транспорту і автобусів у регіоні.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Брагінський В. В. Державне управління розвитком дорожньо-транспортної інфраструктури України / В. В. Брагінський // Право та державне управління: зб. наук. пр. / Класич. приват. ун-т; голов. ред. А. О. Монаєнко. Запоріжжя, 2011. № 3. С. 112-116.
2. Кудрицька Н. В. Теоретико-методологічні засади моделювання розвитку транспортно-дорожнього комплексу України / Н. В. Кудрицька // Економіст. – 2014. – №. 1. – С. 74-78.
3. Кудрицька Н. В. Проблеми модернізації автомобільного транспорту України / Н. В. Кудрицька // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – №. 7 (134). – С. 88-93.
4. Пашенко Ю. Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: [монографія] / Ю. Є. Пашенко, О. І. Никифорок; НАН України по вивченню продуктивних сил України. – Ніжин: Аспект – Поліграф, 2008. – 192 с.
5. Пушкар Т. А. Актуальні тенденції та перспективи розвитку автомобільного транспорту східних регіонів України / Т. А. Пушкар, Г. А. Жовтяк // Економіка та держава. – 2013. № 8. – С. 56-59.
6. Садловська І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні / І. Садловська // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія: Економіка і управління. – Київ, 2014. Вип. 30. [Електронний ресурс] С. 21-31. Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_eiu\\_2014\\_30\\_4](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2014_30_4). – 03.02.16., вільний. (дата звернення 03.03.17.). – Назва з екрану.
7. Андрущенко К. А. Теоретичні аспекти розвитку дорожньо-транспортної системи як складової виробничої інфраструктури регіону / К. А. Андрущенко // Державне управління: удосконалення і розвиток. – 2012. № 1. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?iid=379&operation=1>, вільний. – (дата звернення: 05.03.2017). – Загол. с екрана.
8. Транспорт і зв'язок України – 2013: стат. зб. / Державний комітет статистики України. – Київ, 2014. – 222 с.
9. Транспорт і зв'язок України – 2014: стат. зб. / Державний комітет статистики України. – Київ, 2015. – 204 с.
10. Транспорт і зв'язок України – 2015: стат. зб. / Державний комітет статистики України. – Київ, 2016. – 186 с.
11. Регіони України – 2016 (Частина II): стат. зб. / Державний комітет статистики України. – Київ, 2015. – 692 с.



**ДЛЯ НОТАТОК**



Наукове періодичне видання

**НАУКОВИЙ ВІСНИК  
ХЕРСОНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ**

**Серія ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ**

**Випуск 23**

**Частина 2**

Коректура • *О.А. Скрипченко*

Комп'ютерна верстка • *Н.М. Ковальчук*

Формат 64x90/8. Гарнітура SchoolBook.  
Папір офсет. Цифровий друк. Ум.-друк. арк. 18,83  
Підписано до друку 28.04.2017 р.  
Замов. № 33/17. Наклад 100 прим.

Видавничий дім «Гельветика»  
E-mail: [mailbox@helvetica.com.ua](mailto:mailbox@helvetica.com.ua)  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи  
ДК № 4392 від 20.08.2012 р.